OPIEKUN MŁODZIEŻY



Bezpłatny dodatek do „Drwęcy"

Rok XI. **Nowemiasto, dnia 12 czerwca 1934.** **Nr. 12**

Ludwik Niemojewski.

SAMOUCZEK.

Za wioską daleko, pod lasem nad rzeką,
Gdzie bujne złocą się kłosy,
Siadł sobie wśród drogi chłopczyna ubogi,
Znędzniały, odarty i bosy.

Wciąż czyta coś z karty książeczki podartej,
Nie bacząc na stado swych owiec,
A one w swawoli harcują po roli,
Minąwszy ugory, manowiec.

— Pastuszku mój młody, twe owce do szkody
Zdążają ku łące gromadką!
Głos jakiś zawoła — ty jednak nic zgoła
Nie zwracasz uwagi na stadko!

I bliżej przychodzi ksiądz proboszcz dobrodziej,
(Gdyż był to sam pleban wioskowy)
Chłopiec zaś ubogi na równe wstał nogi
I czapkę pokornie zdjął z głowy:

— Mój Boże, mój Boże — kazali w ugorze
Paść owce, chłopczyna zapłacze;
Ale mnie tak szczerze do nauk chęć bierze,
Że często na stadko nie baczę.

Czasami są trudne i ciężkie i zmudne
Te moje codzienne zadania,
Lecz nie mam nikogo z tych, którzy mi mogą
Ułatwić naukę czytania.

Sam zatem tu siadam, litery układam,
Dopóki mrok nocy nie padnie,
I może na wiosnę, gdy większy wyrosnę,
Potrafię już czytać dokładnie.

Pastuszku, chodź ze mną, nie męcz się daremno!
Chodź ze mną! zawoła dobrodziej.
Oddam cię do szkoły, a Bóg twe mozoły,
Twą pracę sowicie nagrodzi.

Kto bowiem za młodu nie szczędzi zachodu,
Do nauk jest zawsze gotowy,
Ten wart jest, by ludzie pomogli mu w trudzie
I dali nauki plon zdrowy.

Wakacje.

Ze szkolnych izb wyjdziesz, młodzieży, za kilka dni w roześmiany i zielenią czarodziejski świat lata. Zamiast książek przemówią do was pola i łąki, zaszumią lasy i rzeki. Przyjdzie radosny brzęk kos, — trud i gorączka żniw. A może i samym wam będzie dane przyłożyć rękę do tej ciężkiej, ale błogosławionej pracy.

Młodzieży! Niech wypoczynek wasz będzie zmianą zajęcia, a nie leniwem nieróbstwem i senną nudą. Bezczynność bowiem nie jest wypoczynkiem, przeciwnie, może doprowadzić do osłabienia i znużenia.

Musicie wypoczywać czynnie, zdobyć równowagę ciała i ducha. Wyprostujcie plecy, pełną piersią pijcie powietrze, używajcie kąpieli wodnych i słonecznych! Hartujcie się wszechstronnie!

Bądźcie pogodni! Pogoda jest prawdziwym środkiem odżywczym.

Zdobywajcie zapasy świeżej, zdrowej krwi i wzmocnionych muszkułów. Niech wakacje będą czynnym wypoczynkiem i walką o zdrowie!

Korzystajcie więc z tych pięknych chwil, bądźcie szczęśliwi całą duszą; zasilcie serca radością, napełnijcie oczy pięknem świata i wracajcie do szkolnej ławy bliżsi i ziemi i ludziom i zwierzętom i roślinom — przyjaciele wszystkiego, co żyje — dziełu Stwórcy wszechrzeczy. Redakcja.

10-letni absolwent uniwersytetu.

Na uniwersytecie w Kalkucie w Indjach angielskich zdał wszystkie egzaminy i otrzymał dyplom 10-letni chłopiec, Mochini Kuszar. Mały indus posiada niezwykłe zdolności matematyczne.

Z dziejów samochodu.

Samochód stał się najcharakterystyczniejszym środkiem komunikacyjnym naszych czasów. Opanował zupełnie ruch uliczny wielkich miast, do jego wymagań dostosowuje się budowę nowych dróg, dla jego potrzeb pracuje olbrzymi przemysł. Według ostatnich statystyk w Ameryce, kraju o największej w świecie komunikacji samochodowej, przypada 1 samochód na 5 mieszkańców, we Francji już 1 na 24 mieszkańców, w Anglji na 27, w Niemczech na 96, we Włoszech na 133 itd. Polska posiada (według ostatniej statystyki z 1. 1. 1934) 26133 samochodów przy przeszło 32 miljonowej ludności czyli, że 1 samochód przypada na około 1360 mieszkańców. Kraj nasz stoi pod tym względem na 40 miejscu wśród państw świata i na 19-em miejscu wśród państw Europy.

Jaka jest historja samochodu?

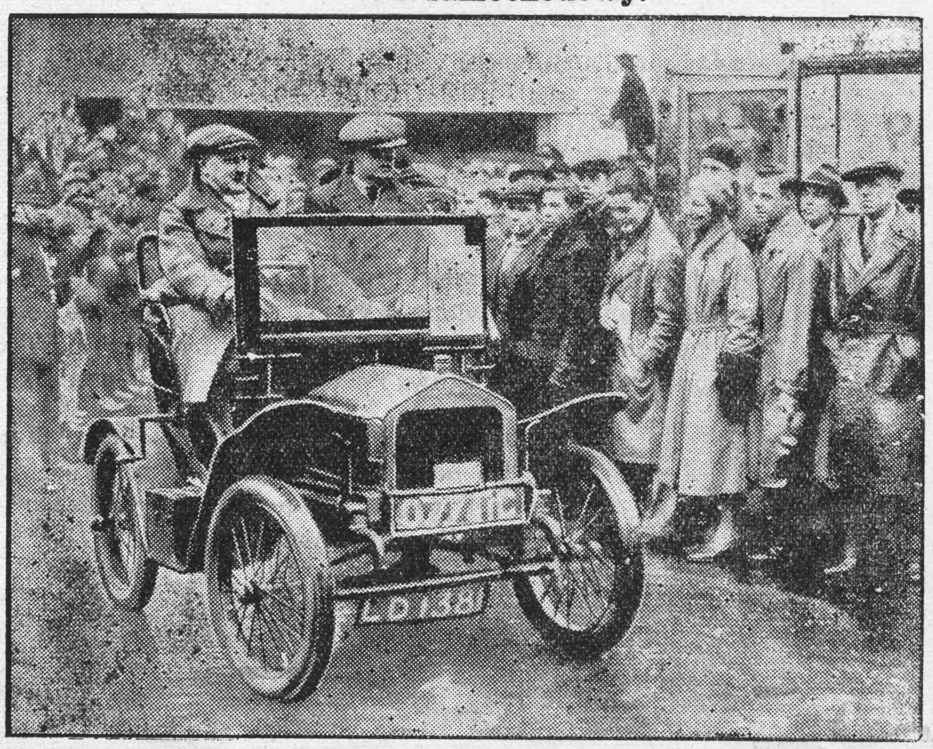
Już od 1680 r. uczeni europejscy pracowali nad wynalezieniem pojazdu, który mógłby sam posuwać się naprzód. Izaak Newton pierwszy uzasadnił teoretycznie możliwość skonstruowania wozu, poruszanego parą. Nastąpiło to w II połowie 18 wieku dzięki zbudowaniu przez angielskiego fizyka James'a Watta pierwszej maszyny parowej do celów komunikacji. Zastosował ją w r. 1769 inżynier francuski Mikołaj Józef Cugnot, który skonstruował wóz, poruszany parą, mający na celu zastąpienie koni w artylerji pociągiem mechanicznym. Ten protoplasta dzisiejszego auta osiągał 2 klm. na godzinę.

W tym czasie w Anglji kolej żelazna zaczyna swój triumfalny pochód, więc też zainteresowanie dla samojazdów słabnie. Mimo to w miarę ulepszania maszyny parowej i samochody parowe coraz lepsze dają rezultaty. W r. 1786 William Symington, Szkot, zbudował pierwszy wóz, łączący pożytek z wygodą. Karetka ta odznaczała się umieszczeniem na zewnątrz siedzenia dla kierowcy.

W kilkanaście lat później wprowadzono pierwsze resory. W 1829 J. H. James osiągnął na samochodzie swej konstrukcji szybkość 24 klm. na godzinę. W 1831 urządzono pierwszą komunikację omnibusami w Anglji między miastami Gloucester i Cheltenham. Wszystkie te wozy były poruszane parą. Ponieważ nie można było zabierać wielkich zapasów węgla i wody, ze względu na wagę i objętość, więc zatrzymywano się co kilkanaście klm. dla zaopatrzenia się w paliwo.

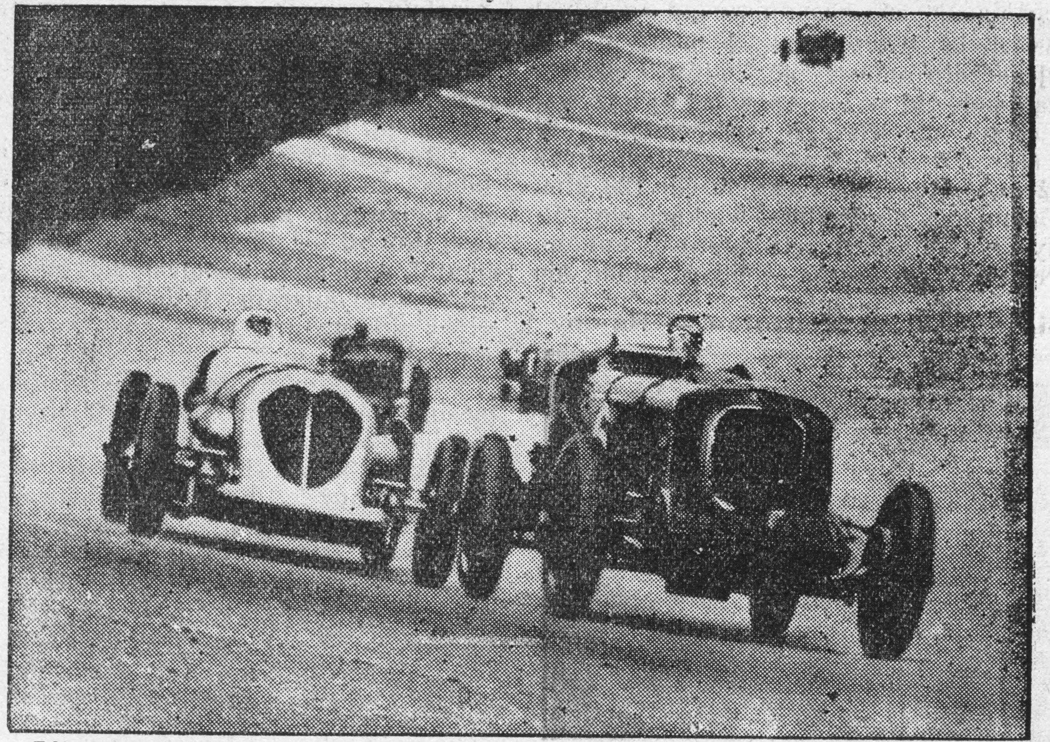
Jak każdy nowy wynalazek, tak i samochód miał swych nieprzyjaciół. Przejaskrawiono niebezpieczeństwa, na jakie naraża życie ludzkie ta parskająca dymem i ogniem maszyna, poruszająca się ociężale, gotowa każdej chwili dzięki wybuchowi kotła rozerwać w kawałki swych pasażerów lub najechać niewinnego przechodnia. Gdy rzeczywiście 1836 r. zdarzył się nieszczęśliwy wypadek, spowodowany złamaniem się osi, który nie pociągnął za

Weteran samochodowy.



Podczas dorocznych pokazów najstarszych samochodów w Bringthon, w Anglji, prowadził słynny automobilista angielski Kaye Don, wóz pochodzący z r. 1900.

Zacięta walka.



Zdjęcie z wielkich wyścigów samochodowych na torze Brookland w pobliżu Londynu.

sobą żadnych ofiar, rząd angielski wydał rozporządzenie, według którego maksymalną szybkość wozów mechanicznych ustalono na 4 klm. na godzinę, przyczem na 100 metr. przed każdym takim wozem powinien iść człowiek z czerwoną, ostrzegającą przechodniów, chorągwią. Temsamem cofnięto rozwój automobilizmu o dziesiątki lat. Gdy Renault pokazał się na ulicach Paryża ze swem „autem", które wydawało dym i nieznośny swąd, Paryżanie nieomal go obili.

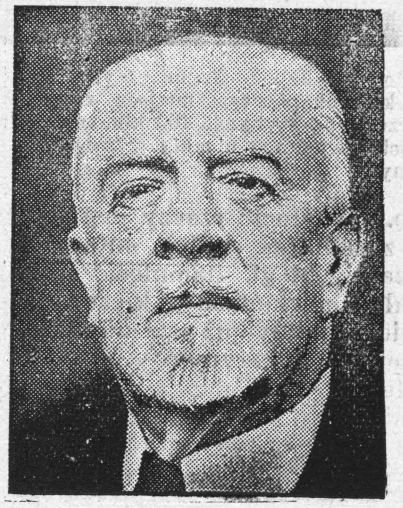
Zwycięzca nagrody Tripolisu.



Włoch Warzi w wielkich wyścigach automobilowych zdobył nagrodę Tripolisu na torze kolistym, wynoszącym 16 klm. długości. Przebył przestrzeń 500 klm. przy przeciętnej szybkości 186 klm. na godzinę i temsamem osięgnął swoje trzecie wielkie zwycięstwo w bieżącym roku wyścigowym.

Wreszcie r. 1873 Bollée skonstruował samochód, ciągle jeszcze poruszany parą, a którym r. 1895 odbył pierwszą większą podróż, mianowicie z Paryża do Wiednia. W tym czasie rozpoczyna się radykalny zwrot w budowie samochodów, spowodowany wynalezieniem r. 1872 przez Francuza Lenovira motoru gazowego. Dostosowaniem motoru spalinowego do wymagań samochodu zajęli się Niemcy Benz i Daimler. R. 1886 firma Benz i Co uzyskała pierwszy patent na budowę samochodów z motorami spalinowemi. Już przedtem robiono

Założyciel pierwszego klubu automobilowego świata



baron Etienne Zuylen de Nyevelt zmarł ostatnio w 74 roku życia w Nicei. Pochodził z rodziny holenderskiej, ale życie swe całe spędził we Francji. Swoje wielkie dochody przeznaczał na sport. Jest on założycielem I-go klubu automobilowego świata i aż do śmierci był prezydentem klubu automobilowego Francji.

w tym kierunku najrozmaitsze próby i doświadczenia, czego dowodzi w r. 1885 pierwszy motocykl.

Od tego czasu rozwój automobilizmu szedł niepowstrzymany coraz większemi krokami, wytężoną pracą, zwyciężając wszelkie przeszkody i trudności.

Motory wbudowywano z początku (1889 r.) do powozów, nie różniących się zasadniczo od zwykłych wozów z zaprzęgiem zwierzęcym. Dopiero prawie 10 lat później zaczęto umieszczać motor z przodu wozu. Wygląd pojazdu w ten sposób wykazywał już wszelkie cechy dzisiejszego samochodu. W 1894 odbyły się pierwsze wyścigi samochodowe między Paryżem, a Rouem na przestrzeni 120 klm.

Gdy porównujemy niezgrabne, wlokące się wolno samochody z lat ubiegłych z dzisiejszemi autami, odnosi się wrażenie, że niema między niemi nic

Wyścigi motocyklowe Medjolan — Rzym.



Na trasie Medjolan — Rzym odbyły się wyścigi motocyklowe, w których pierwsze miejsce zajął Włoch Gandini, osiągając przeciętną szybkość 100 klm. na godzinę.
Na zdjęciu zwycięzca u mety wyścigów w Rzymie, owacyjnie witany.

wspólnego. W istocie rzeczy jest przeciwnie, gdyż niektóre zasadnicze części auta dzisiejszego, jak zmieniające się biegi, hamulce, sprzęgła, resory, dyferencjały, mechanizmy kierownicze i skrzynki przekładniowe miały już swe odpowiedniki, chociaż o charakterze pierwotnym w samochodach ubiegłego stulecia.

Obecnie setki tysięcy samochodów, wcielenie chyżości i elegancji, w każdej chwili suną po szosach wszystkich krajów, a skrzydlaty brat auta, samolot, w bezmiernych przestrzeniach powietrznego morza śpiewa stalową pieśń motoru o zwycięstwie ludzkiego ducha nad przestrzenią.

Kieszonkowe stacje radjowe na usługach policji wiedeńskiej.

Policja wiedeńska otrzymała nowe urządzenia radjowe, które bardzo wydatnie podnoszą jej sprawność w walce z przestępcami. Kilka aut policyjnych zostało w ten sposób przebudowanych, że stały się zupełnie prawidłowo działającemi stacjami nadawczemi. Auta te utrzymują łączność nie tylko w obrębie Wiednia, ale również mogą porozumiewać się z dość odległą prowincją, np. z Gratzem.

Radjofonizacja policji wiedeńskiej poszła tak daleko, że każdy policjant może mieć własną stację nadawczą, z którą nie rozstaje się w czasie swej służby na mieście. Na piersiach „radjopolicjanta" wisi mała kwadratowa skrzyneczka — nie większa od aparatu fotograficznego — i ona jest właśnie aparaturą stacji nadawczej. W ręce trzyma policjant mały taster, którym nadaje znaki Morse'a. Baterja mieści się w kieszeni i jest połączona ze stacją nadawczą cienkim drutem. Jako antena działa pasek, na którym jest zawieszony na szyi aparat. Przy pomocy tego urządzenia policjant może z każdego miejsca porozumiewać się ze swą komendę lub z autem policyjnem, patrolującem stale po mieście. Długość fali tej stacji jest na stałe uregulowana, ale ze zrozumiałych względów długość ta jest oczywiście trzymana w tajemnicy. Wiadomem jest tylko, że leży ona poniżej stu metrów. Zasięg działania kieszonkowej stacji radjowej obejmuje teren dwu kilometrów. Cała stacja nie waży więcej aniżeli kilogram.

Zadanie konikowe
ul. Wikcia D-ska.

mąż	a	żo	krę	dzi
szy	wą	we	?	ci
ci	gło	ja	rzą	na
gło	to	do	dług	kto
wa	chę	ra	jest	mu

Szarada
uł. J. K-ski.

Ptaszkiem nie jestem, chociaż mam skrzydełka,
Postawa moja nie straszna, niewielka.
Mam tylko pyszczek długi i głosik cieniutki,
Lęka się mnie jednak wielki i malutki.
Kto mi życie odbierze, siebie nie wzbogaci,
Własną krew przeleje, a bólu nie straci.

Rozwiązanie logogryfu z Nr. 9.

Konar
Ochorowicz
Nasienie
Szaleniec
Tarnowski
Yellowstone
Taganrog
Urbino
Chocim
Jagielnica
Adonaj
Teresa

Konstytucja Trzeciego Maja.

nadesłali: Balladyna W. Cz-ski, Czarna perełka, Echo z za gór, H. Figurska, Harcerz Korgiz z Lubawy, Liljana, Myśliwy z nad Drwęcy, J. O-ówna, Stały czytelnik, Wicek i Wacek.

Rozwiązanie biletu wizytowego z Nr. 9.

Malarz rodzajowy.

nadesłali: Balladyna, Echo z za gór, Kordjan z Lubawy, Bronia L., Myśliwy z nad Drwęcy, Pantofelek, Ryś z Lubawy, Stały czytelnik, Szaradzista.